

буде розпоряджатися Уряд, а не місцеві ради. Однак, згідно ст. 142 Конституції, розпорядження землею є матеріальною і фінансовою основою місцевого самоврядування. Це в свою чергу дає можливість звертатися до Конституційного суду з конституційним поданням про визнання неконституційності деяких положень Закону «Про морські порти України», що в свою чергу дає можливість визнати його не відповідність Конституції.

З урахуванням вищесказаного в Закон необхідно внести зміни, в тому числі, в першу чергу, щодо збереження морських портів у державній власності як об'єктів, що мають стратегічне значення для України, і накласти заборону на відчуження майна морських портів. Крім того, багато хто пропонує відмовитися від створення Адміністрації морських портів. Існує думка, що при такій надбудові буде неможливо оперативно управляти складним портовим господарством. Також необхідно переглянути порядок передачі об'єктів портової інфраструктури. Закон «Про морські порти України» пропонує віддавати в оренду без тендеру на 49 років об'єкти портової інфраструктури за залишковою вартістю. Це може призвести до непоправного: скупки портів задешево, і подальшого їх знищення.

У підсумку слід зазначити, що вирішення проблем залучення інвестицій у морегосподарський комплекс України слід розпочати з вдосконалення нормативно-правової бази, що регулює його діяльність. Це дозволить залучити до співпраці та розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу іноземних та вітчизняних інвесторів, перевізників різних видів транспорту та, головним чином, безпосередньо вантажовласників.

Примаченко І. Ф.

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри національної економіки, кандидат економічних наук, доцент*

НАЦІОНАЛЬНІ ПРОЕКТИ В МОРЕГОСПОДАРЬСЬКОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

Вагому роль у стратегії післякризового розвитку України й модернізації реального сектору економіки відіграє розбудова транспортної галузі. Протягом 2012 р. було сформовано законодавче підґрунтя для подальшого впровадження реформ на різних видах транспорту та здійснено низку практичних дій, зокрема такі як ухвалення Закону України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р. № 4709-VI та прийняття Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» від 15 листопада 2012 р. № 1055, якими здійснено розмежування функцій державного управління та господарської діяльності, що дало можливість без приватизації державного майна передавати в оперативне управління інвесторам об'єкти портової інфраструктури, включаючи певні засоби механізації, та розвивати її за рахунок залучених коштів.

Наслідки фінансово-економічної кризи 2008-2009 рр. в Україні суттєво переорієнтували суспільство з популістських пріоритетів на готовність до економічних реформ. Проте, будучи готовим до реформ, суспільство стає дедалі критичнішим щодо доцільності й обґрунтованості цих реформ. Відтак для відновлення суспільної довіри до стратегічної політики держави ефект реформ для суспільства повинен бути достатньо відчутним та відносно швидким. Це має досягатися на основі стратегічно-проектного підходу до побудови та реалізації модернізаційних стратегій.

В якості одного з магістральних напрямів такого стратегування у 2010 році було започатковано інститут національних проектів. Для нормативно-правового забезпечення політики реалізації національних проектів Кабінетом Міністрів України розроблено і прийнято низку документів. Зокрема, в одному з затверджених документів визначено, що «національний проект – проект із пріоритетних напрямів соціально-економічного та культурного розвитку, що має стратегічно важливе значення для забезпечення технологічного оновлення та розвитку окремої галузі реального сектору економіки, розвитку регіону, розв'язання соціальних проблем, а також впливає на покращення якості життя громадян України». (Про затвердження Положення про проекти із пріоритетних напрямів соціально-економічного і культурного розвитку (національні проекти): Постанова КМУ від 08.12.2010 р. № 1255 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 3. – Ст.176).

Три роки функціонування цього механізму спонукають до певних висновків та оцінок. Останні є вельми неоднозначними. Адже національна економіка в післякризовий період демонструє неоднозначну динаміку відновлення. Така суперечність, в першу чергу, викликана першими ознаками формування нової післякризової економічної моделі. Її несформованість обумовлює стан значної невизначеності у підприємницькому середовищі, державному секторі, а також суспільних очікуваннях. Не сприяють цьому і такі дії Кабінету Міністрів як включення до переліку у транспортній сфері в межах пріоритетного напрямку «Нова інфраструктура» такого національного проекту як «Дунайський коридор» – створення річково-морських терміналів, портової інфраструктури порту Рені, спорудження інфраструктурних об'єктів ГСХ «Дунай – Чорне море», будівництво автомобільної дороги Одеса-Рені, організація залізничного сполучення порту Рені з магістралями Укрзалізниці, будівництво флоту. Однак у зв'язку з відсутністю бюджетного фінансування ТЕО проекту не розроблено і до кінцевого варіанту затвердженої постанови він не потрапив.

Але ж мова йде про розбудову національної транспортної інфраструктури з метою забезпечення доступності територій та реалізації транзитного потенціалу країни, забезпечення конкурентоспроможності національної інфраструктури водного транспорту і, зокрема, морських

торговельних портів, з урахуванням глобальної ринкової кон'юнктури та спеціалізації портів-конкурентів, а також розвиток судноплавства внутрішніми водними шляхами як альтернативного виду перевезень. Для цього необхідною є реалізація таких заходів:

- проведення модернізації морських портів та збільшення їхніх пропускних спроможностей;
- впровадження нової тарифної політики, що дозволить підвищити конкурентоспроможність українських портів, зменшити транспортну складову в ціні продукції;
- виведення з-під державного регулювання тарифів на навантажувально-розвантажувальні роботи в портах України, що є конкурентним видом діяльності, здійснення оптимізації розміру ставок портових зборів на підставі проведення аналізу їх відповідності іншим портам Чорноморського регіону;
- утримання в належному стані суднових ходів та гідротехнічних споруд, здійснення контролю та нагляду за безпекою судноплавства;
- розширення мережі мультимодальних перевезень суднами «ріка-море», а також розвиток круїзних, прогулянкових маршрутів;
- відновлення річкового вантажного судноплавства;
- розвиток локальних морських пасажирських перевезень.

Важливим напрямом реалізації такого національного проекту є підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України, що сприятиме подальшій інтеграції національної транспортно-транзитної системи у світову транспортну мережу. З цією метою доцільними будуть:

- прискорення адаптації українського законодавства до міжнародних вимог, зокрема, приєднання до Конвенції про спільну транзитну процедуру (Женева, 1987 р.);
- спрощення та модернізація процедур під час перетину товарами та транспортними засобами митного кордону України, впровадження процедури «єдиного вікна» у морських та річкових портах;
- досягнення сумісності комп'ютеризованої української митної системи транзиту з новою комп'ютеризованою митною системою NCTS (New Computerised Transit System), що використовується у Європейському Союзі;
- розвиток мережі вантажних митних комплексів та логістичних центрів у зоні їхнього тяжіння до крупних транспортних вузлів.

Все вище зазначене слугуватиме досягненню мети проекту, яка полягає у підвищенні ефективності національної транспортної інфраструктури для забезпечення потреб економіки і населення у якісних і безпечних перевезеннях та зміцненні позицій України як транзитної держави шляхом реформування і модернізації транспортної галузі, удосконалення тарифної політики, розбудови інфраструктури шляхів.